MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

Nr. 18. **Lørdag den 25. August 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Den lurende industrielle Fare.

Overproduktionen.

Dag for Dag tilkæmper Automobilet sig større og større Plads i den offentlige Trafik; for hver Dag, der gaar, vinder den automobile Turistvogn nye Proselyter. Med andre Ord, Automobilismen befinder sig endnu, som Sagerne staar for Øjeblikket, i den mest rivende Fremgang.

Vi har ofte nok her i Bladet givet et løst Rids af Automobilets Historie; men det skader ikke at give det endnu en Gang; det letter og klargør bedre Forstaaelsen af den øjeblikkkelige Situation.

For blot 10 til 15 Aar tilbage var Automobilet nærmest at betragte som et Kuriosum, og der hørte et stort og virkeligt Mod til at begive sig ud paa en Køretur med et saadant Apparat; Automobilerne var nu den Gang ikke saa fuldkomne, og man risikerede alt for ofte at køre fast og blive til Grin for et altid beredvilligt maabende Publikum.

Det var ikke alene her hjemme, men det var ogsaa Tilfældet i alle andre Lande.

Automobilet var, som sagt, paa Eksperimenternes Begyndelselsesstadium, og egentlig set uanvendeligt til praktisk Brug. Men der fandtes ogsaa den Gang Folk, som havde et aabent Blik for de Fremtidsmuligheder, som det mekanisk drevne Køretøj laa inde med, Folk, som tværs igennem alle Ulemper og Mangler skimtede Fuldkommenheden, og som derfor rundhaandet og uegennyttigt støttede Fabrikanter og Konstruktører i deres første famlende Skridt. — Det var *Sporten*, som lancerede Industrien; den har gjort det paa en storslaaet Maade, og Automobilismen kan først og fremmest takke *den* for sin rent ud sagt fænomenale Udvikling.

Det var egentlig først ved det store Løb Paris—Berlin, at Automobilet slog rigtigt igennem. Indtil da havde Kampen været lang og bitter, været ført haardnakket og hadsk paa begge Sider. Men dette Løbs Resultater var saa overvældende, baade i Henseende til Hastighed og Driftssikkerhed, at man maatte bøje sig; den praktiske Anvendelse af Vogne, som, naar det kneb, kunde præstere saadanne Resultater, var saa selvindlysende, at den udelukker enhver Diskussion.

Automobilet har siden da været Situationens Herre, og det var været Stillingen voksen. Der startedes store Dagblade, Ugeblade og Tidsskrifter, der grundlagdes nye Fabrikker, samtidigt med at de allerede eksisterende udvidedes med det tidobbelte og mere, og endnu den Dag i Dag staar Industrien paa nøjagtigt samme Standpunkt i saa Henseende, d. v. s. Efterspørgselen er stadigt stigende, alle Fabrikkerne forlanger mellem 6 à 12 Maaneders Leveringstid, trods det, at der nu findes i Tusindvis af Fabrikker, hvoraf endog enkelte bygger deres 1—2000 Vogne om Aaret.

At der i Løbet af de næste 4—5 Aar vil komme et Tidspunkt, hvor Efterspørgselen kan tilfredsstilles, er ganske klart. Det ligger i Sagens Natur, at en Fabrikant, som er overbebyrdet med Ordrer, gør alt, hvad der staar i hans Magt for at tilfredsstille sine Kunder, med andre Ord, han udvider sit Materiale for at gøre sin Produktionsevne større.

Og endnu en Omstændighed er der, som vil fremskynde det Tidspunkt, hvor Overproduktionen vil indfinde sig. Det er de brugte Vogne. Der findes mange velhavende Folk, som hvert Aar, eller maaske lidt mindre hyppigt, anskaffer sig en ny Vogn. Men er nu et Automobil opslidt, fordi det har været brugt i et Par Aars Tid? Ingenlunde. Disse Vogne vil altsaa stadigt blive ved med at gøre Tjeneste, og vil forhindre Salget af nye Vogne ganske føleligt.

Der er et Spørgsmaal, jeg har hørt formuleret, Gud ved hvor mange Gange: „Tror De ikke, at Motorcykler og Automobiler snart bliver billigere? Nu kan man jo se, hvorledes det er gaaet med Cyklerne!“ Spørgsmaalet er saa betegnende for Publikums Tankeløshed, fordi det helt igennem hviler paa en ulogisk Følgeslutning. Faktum er, at „Cyklerne“ ikke er blevet saa forfærdelig meget billigere; der er nemlig Pokker til Forskel paa en „billig Cykle“ og paa, at Cykler i sin Helhed skal være bleven billigere. De fine Maskiner, som for Aar tilbage fandtes paa Markedet, er nu næsten forsvundne; det er nu kun ganske enkelte Kendere, der ved at vurdere dem og sætte Pris paa dem.

Spørgsmaalet om et almindeligt Prisfald indfinder sig ganske naturligt, naar Talen er om en nær forestaaende Overproduktion. Og hertil maa

vi svare: ja, selvfølgelig vil det første Resultat af en Overproduktion blive, at der vil blive kastet en Del Automobiler til lave Priser ind paa Markedet. Men vi er paa den anden Side overbeviste om, at den Ulykke, disse Vogne vil forvolde den regulære Handel, vil være af aldeles forbigaaende Art.

Hvem husker f. Ek. ikke de amerikanske Cykler, som i Slutningen af forrige Aarhundrede, oversvømmede det europæiske Marked? De forsvandt lige saa hurtigt igen.

Der er nemlig een Ting, man maa huske paa: indtræder der i Automobilindustrien en Standsning paa Grund af Overproduktion, da bliver det i første Række de smaa, ubekendte Fabrikker og de tarvelige Mærker, det kommer til at gaa ud over. De fine, kendte Mærker vil altid have Efterspørgsel nok. Det staar vistnok endvidere enhver klart, at der stilles anderledes store mekaniske Fordringer til en Motorcykle eller et Automobil, for at det skal virke godt, end f. Eks. til en almindelig Cykle.

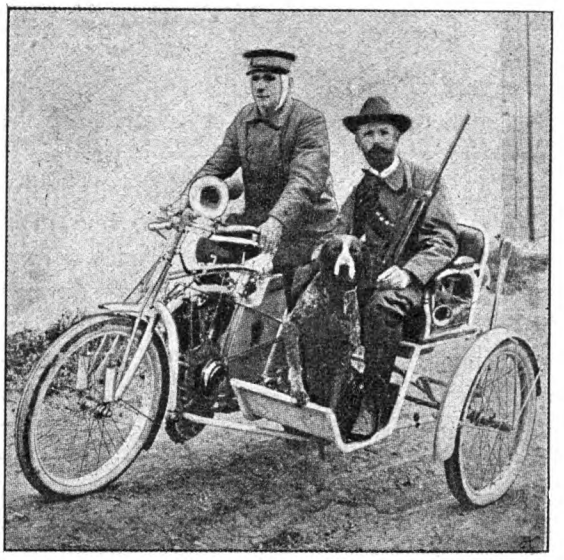
Der findes for Øjeblikket saa mange, anerkendte første Rangs Fabrikker, at disse, paa Grund af den haarde indbyrdes Konkurrence ikke kan beregne sig nogen ublu Fortjeneste; hvis disse Fabrikkers Vogne er dyre, er det af den simple Grund, at Præcisionsarbejde nu en Gang ikke kan gøres billigt.

Skulde der altsaa i nær Fremtid indtræde en Overproduktion i Automobilindustrien, saa vil Følgen sikkert være, at der bliver udbudt Vogne til fabelagtige billige Priser; hvorvidt disse Vogne vil finde nogen større Udbredelse, alene paa Grund af deres billige Pris, turde imidlertid være et Spørgsmaal; vi er forberedte paa, at der vil blive dreven megen Humbug dermed, og paapeger den store Risiko, der er ved at lade sig lokke af en billig Pris. Det vil blive Køberens sunde Fornuft og Sagkundskab, som skal hjælpe ham til at skille Klinten fra Hveden; og skulde han gaa hen og forkøbe sig paa en billig Vogn. saa kan han bagefter takke sig selv og sin egen Dumhed for sin Malheur.

Der findes Folk fra indviede Krese, som paastaar aldeles sikkert, at Prisfaldet paa Automobiler først vil indtræde, naar Amerikanerne bliver færdige med deres Eksperimenter med luftkølede Automobilmotorer.

Ja, vi skal selvfølgelig ikke forsværge noget; Amerika har jo Navn for at være de ubegrændsede Muligheders Land! *Motorius.*

Jagt pr. Motorcykle.



Dette Billede viser en af Motorcyklernes praktiske Anvendelser. Baade Jæger og Hund kommer kurtigt og uden Træthed til Revieret, hvor Jagten skal gaa for sig.

Redningskorpset.

Redningskorpsets Vagtstation 1, der har Lokaler i Ny Kongensgade 15, er nu efter endt Ombygning saa vidt færdig, at den om kort Tid kan tages i Brug. Automobilerne og Redningsmateriellet er anskaffet og det første Hold Vagtmandskab antaget, med hvilket der daglig holdes Øvelser.

Den russiske Kejser har anskaffet sig et pansret Automobil.

Begivenhederne i Rusland og andetsteds har tilfulde vist, hvor risikabelt det er for kronede Hoveder at lade sig befordre i almindelige Hestekøretøjer gennem deres „kære og tro Undersaatters" Gader.

Af Frygt for mulige Attentater har den russiske Kejser derfor anskaffet sig et pansret Automobil, som mest af alt ligner et lille Luksustog.

Det er bygget som en stor Automobilomnibus og indeholder tre Rum, en Salon, der samtidig tjener som Arbejdsværelse, et Vaskerum og et Kabinet. Vognen er bygget i Budapest og koster 100,000 østerrigske Kroner (ca. 72,000 danske Kr.).

Naar det ankommer til Rusland, skal det aftages af Trafikministeren og derefter benyttes af Kejseren til Udflugter i Omegnen af St. Petersborg.

Denne Vogns største Kørehastighed er 96 Km. i Timen.

Landevej, Chauffør, Hastighed.

Ungdom, Formue, stort Navn, Fremtidslykke — — alt dette tilintetgjort i et Nu derhenne, hvor Vejen krummer skarpt — — — — Der er altid noget i vor Forstand og i vore Følelser, som rejser sig imod de voldsomme Katastrofer, imod Skæbnens Luner, som i et Sekund ødelægger saa mange Aars og saa mange Begivenheders møjsommelige Arbejde. Men er Ulykken ikke saa meget mere tragisk, naar man ved, at en eneste Bevægelse af Ofret, udført rigtig og til rette Tid, havde kunnet afværge den? Der er den ophøjede Rædsel ved Automobil-Ulykkerne, at det er Ofret selv, som har styret, som har jaget i fuld Fart henimod den lurende, kolde Død. Chaufføren, som sidder foran paa Vognen, synes i Sandhed at holde sin egen Skæbnes Hjul i sine Hænder.

Saa prøver man at skelne mellem det, som virkelig var uundgaaeligt, og det, som Klogskab havde kunnet afværge. Man siger: „Han kørte i en rasende Fart" „Han sagtnede ikke før Svinget" „Han bremsede altfor pludseligt" og man tilføjer ved sig selv: „Sligt kunde aldrig hænde mig, fordi jeg altid vilde være Herre over mine Nerver og mine Muskler, fordi jeg forstaar nøjagtig at bedømme Afstanden foran mig, og fordi jeg altid tager Kurverne med fornuftig Hastighed

Ja, mon? De fleste Mænd, som nu fører Automobiler, Amatører og Professionals, var ikke længere Børn, det vil sige, de var færdige med den første Opdragelse af deres Øjne og deres Bevægelser, dengang disse nye Hastighedsfænomener viste sig paa alle Kanter. Vi har maatte gøre en Anstrengelse for at vænne os til dem. Efter al Sandsynlighed vil vore Børn, som er saa levende interesserede i alt, hvad der har at gøre med Automobiler, engang med Tiden blive dygtigere Chaufører. Maaske vil man ogsaa med Tiden bygge Veje særlig konstruerede for disse Miniatur-Lokomotiver, saaledes som man allerede har gjort det for de rigtige. Men, indtil dette sker, vil Opgaven stadig være denne: et nyt Befordringsmiddel har udviklet sig langt hurtigere end de Folk, som skal benytte det, og de Veje, hvorpaa det skal benyttes.

Hvorledes skal man undgaa de Ulykker, som er den naturlige Følge af denne Disharmoni? Alle de Midler, man har foreslaaet, og alle de Midler, man vil foreslaa, maa selvfølgelig gaa ud paa at skaffe Harmoni tilveje mellem Maskinen, Chaufføren og Landevejen. Desværre vil de fleste af disse Forslag synes utaalelige, fordi de gør Indgreb i Friheden.

For det første kan man forbedre Vejene. Det viser sig jo mere og mere, at Vejene i Hovedsagen kommer til at tilhøre Automobilerne: det er derfor kun retfærdigt at forbedre Vejene til Fordel for Automobilerne. Man behøver slet ikke at anlægge nye Veje, man skal blot omændre de gamle efter de nye Befordringsmidler. Automobilet bliver ikke generet af Bakkerne: men alle Bestræbelser for Vejforbedringer er hidtil gaaet ud paa at gøre Bakkerne mindre stejle. Derimod er Svingene farlige for Automobilerne. Svinget er farligt, naar det tages med for stor Fart; det er kostbart, naar det tvinger til en pludselig Bremsning, fordi Vognens Organer lider saa haardt derunder. Det bliver Ingeniørernes Sag at undersøge, om de mange bratte Sving paa Vejene ikke kan erstattes med lige Stykker, som gaar op og ned. Paa denne Maade — og det paa en ganske uventet Maade — vil man komme tilbage til gamle Dages Vejbygningskunst, da man anlagde Vejene lige ud, uden at bryde sig om Bakkerne.

Men inden disse Forbedringer kan gennemføres, har man foreslaaet rent ud at forbyde visse farlige Veje for Automobilerne. Ordet „Forbud" er et grimt Ord, som skurrer ilde i moderne Øren. Men Livet i Samfund medfører nu engang Indskrænkninger i den personlige Frihed, og nye Anvendelser af Friheden maa derfor ogsaa medføre nye Indskrænkninger i Friheden. Ulykken er, at de, som udsteder de Lovbestemmelser, som skal sikre mod Automobilismens Overdrivelse, i Almindelighed stiller sig som Automobilets Fjende. De Mennesker maa lade sig det sige! Der kan ikke længere være Tale om at overvinde Automobilerne.

De, der betragter dem som en Svøbe, maa se at finde sig i at leve under denne Svøbe
Selv om det lykkes at lukke Automobilet ude fra visse Veje, skal man dog ikke smigre sig med Haabet om, at alle Veje, lidt efter lidt, kan lukkes for Automobiler. I Kampen mellem Landevejen og

Automobilet, er Landevejen paa Forhaand den overvundne: det er den, som maa rette sig efter Automobilerne.

Selv om der altsaa kan være nogen Mening i med Maadehold at lukke de gode Chauffører ude fra de daarlige Veje, mener jeg derimod, at man absolut skal lukke selv de bedste Veje for de daarlige Chauffører.

En af de allerhyppigste Foranledninger til Ulykker, er Chaufførens Ubehændighed. Nutildags kan hvem som helst blive Chauffør — især i Provinserne; *den autoriserede Prøve er det rene Spilfægteri.* Men saadan hen i Vejret at give enhver Tilladelse til at styre et Køretøj, som løber hundrede Kilometer i Timen paa Landevejen, det er en forbryderisk Handling. Visse fysiske Mangler kunde være absolute Kassationsgrunde. Er det ikke Vanvid, at en Mand, som paa Grund af daarlige Øjne er kasseret til Soldatertjenesten, sætter sig hen og styrer et 40 HK Automobil? Og dog er dette Tilfælde meget almindeligt; jeg selv kender flere Eksempler Enhver Skærpelse af Prøven for at faa Førerkort er en Forøgelse af Sikkerheden baade for Publikum og for Chaufførerne selv. Vilde De virkelig finde det urimeligt, om Kørekortet blev taget tilbage, indtil ny Prøve havde fundet Sted, naar en Chauffør var funden ansvarlig for et alvorligt Ulykkestilfælde?

Jeg personlig finder, at det Lykketræf, den Velvillighed og den Seen gennem Fingre med, som nu afgør Tilgangen af nye Chauffører, er uretfærdig og langt mere forkastelig end en Smule overdreven Strenghed Da det nu engang er umuligt lige i Øjeblikket at bringe Vejene i Overensstemmelse med Automobilerne, bør man kun autorisere de Chauffører, som ved deres usædvanlige Behændighed kan bringe de moderne Maskiner i Overensstemmelse med de gamle Veje.

Men den største Uoverensstemmelse ligger slet ikke mellem Vejen og Maskinen, heller ikke mellem Maskinen og Chaufføren. Det er Uoverensstemmelsen mellem den automobile Hastighed og alle de andre Hastigheder paa Landevejen. At lade Kvæg, Fodgængere, Hestekøretøjer og hurtigtkørende Lokomotiver færdes Side om Side paa de samme Veje, det er en Opgave, som vilde være forekommen uløselig blot for en Snes Aar siden. Praksis løser den dog hver Dag. Men vi føler godt, at Løsningen kun er halv og at den sikkert medfører talrige Ulykker.

Vi føler ogsaa, at en Begrænsning af Hastigheden er nødvendig for dog i nogen Grad at formindske Faren. Det tilkommer dog kun de mest kompetente Folk, at diskutere den rimelige Størrelse af den tilladte Hastighed.

Nutildags kan man dristigt paastaa, at Chaufførerne selv ikke vil anerkende anden Begrænsning af Hastigheden end den, deres Maskine sætter. At køre sine „75 Kilometer i Timen" er daglig Tale. Den forudsætter, at man i givne Øjeblikke kører „90" — og „60" i Landsbyerne Lad gaa med, at De finder dette forsvarligt! Men saa maa De ogsaa være forberedt paa alle mulige tragiske Hændelser. De maa indrømme, at i Egne, hvor Automobiler færdes meget, løber det menneskelige Liv en særlig Fare, paa lignende Maade som i Malariaens Lande eller i Omegnen af en Vulkan.

Desto nøjere man undersøger Automobilets nuværende Stilling, desto tydeligere bliver man slaaet af dens Mangel paa Bestemthed, Sammenhæng og Harmoni. Maskiner kører med Dødens Hastighed paa Veje, som ikke er byggede for dem, styret af Førere, hvoraf fem Procent er fysisk umulige og tyve Procent aldeles uøvede. Det er klart, at denne Tingenes Tilstand kun kan vedvare, saalænge der findes forholdsvis faa Automobiler. Men efterhaanden som Hestene forsvinder fra Landevejene (og dette sker sikkert) maa man omændre — saaledes som man har gjort med Jernbanerne — endelig omændre Landevejen, Hastigheden og Chaufføren Indtil da maa en lille Smule foreløbig Strenghed taales, selv af de ivrigste Chaufførere.

(Marcel Prévost i „Le Figaro").

Motorcykleklubben „Elleham"

afholder sin første Udflugt — en „Præsentationstur" for Medlemmer — i Dagene den 25., 26. og 27. August.

Første Dag gaar Ruten fra København over Køge til Præstø, hvor der spises Frokost; derfra til Kallehave-Koster, over Møen til Grønsund, Nykøbing, Maribo til Bandholm.

Herfra aflægges et Besøg paa Ellehammers Luftskibs-Station paa Lindholm, hvorfra Selskabet returnerer til Maribo, hvor der spises til Middag og overnattes.

Den anden Dag — om Søndagen — gaar Turen om Morgenen til Nakskov, hvor man indskiber sig for Spodsbjerg. I Rudkøbing holdes Frokostpause, hvorefter Damperen sætter Ellehamisterne over til Svendborg. Her dvæles ikke, men køres straks videre over Faaborg og Assens til Odense, hvor der er Middag paa „Grand" og overnattes.

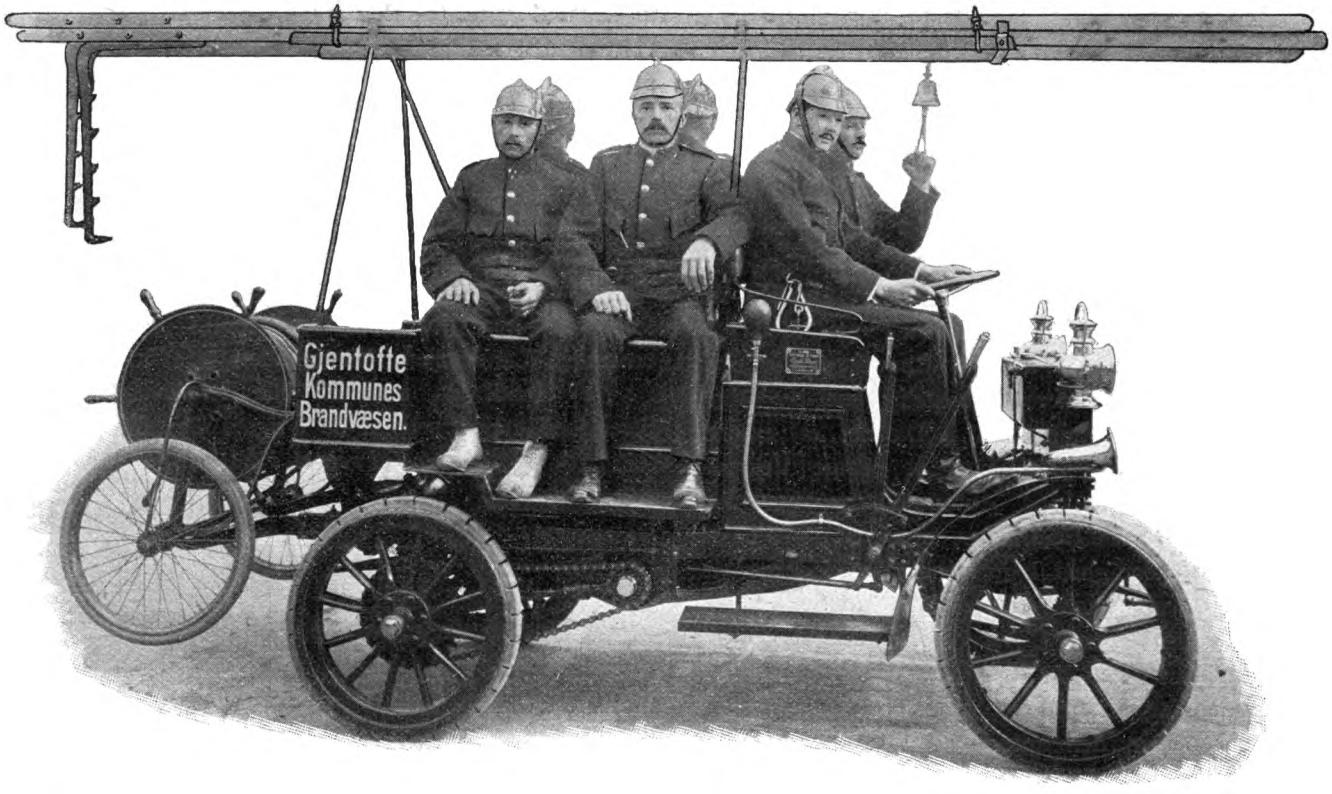
Den sidste Dag tager Motorcyklisterne til Nyborg, spiser Frokost ombord paa Færgen og fortsætter derefter direkte fra Korsør til København.

Turen med det meget omfattende Program har vundet stor Tilslutning og vil antagelig komme til at tælle mellem 20 og 30 Deltagere.

Klubbens Formand, Kommandør *de Richelieu,* gør hele Turen med.

Det første danske Brand-Automobil.

Medens den danske Automobillov — om end i meget begrænset Grad — tillader Sports- og Lystkørsel, saa forbyder den fuldstændig al privat Nyttekørsel med Automobiler udenfor Københavns Omraade, idet Kommunens Brandvæsen nu er saa velordnet, at man ogsaa har taget Automobilet i sin Tjeneste. Brandvæsenets Køretøjer er nemlig ikke underkastet Automobilloven.



Grund, eftersom man ikke kan henvise denne Kørsel til enkelte bestemte Veje. Det er derfor glædeligt, at der indenfor Lovgivningsmagten findes Mænd med mere tidssvarende Syn for at drage Nytte af Tidens Fremskridt. Det er *Gentofte Kommune,* der har Æren af at være Pioner paa dette

Vognen, som Billedet viser, er stationeret i Hellerup. Den er forsynet med en Benzinmotor paa 8—9 HK. og kan køre indtil 4 Mils Fart. Den har Siddepladser til 6 Mand og bagpaa er ophængt en to-hjulet Slangevogn med Slangetromle. Desuden er paa Vognen ovenover Mandskabet anbragt

to Stiger. I selve Vognkassen er anbragt Haandsprøjte, kemiske Ildslukningsapparater, Spande, samt alt nødvendigt Værktøj som Økser og lignende.

Vognen har i den sidste Maanedstid været underkastet mange Prøvekørsler paa alle Kommunens Veje — deriblandt Strandvejen — og det kan anføres, at der, til Trods for at Automobiler ellers er banlyste paa alle de smalle Veje, aldrig har vist sig Ulemper for andre Vejfarende. Den er øjeblikkelig klar til Udrykning og har allerede et

Par Gange mødt til Ildløs, hvor den jo vækker stor Opsigt som Danmarks første Automobil-Brandvogn. Den føres af en forhenværende Vejmand.

Der er da al Grund til at ønske Firmaet til Lykke med det smukke Resultat. Lang og trang er den Vej, ad hvilken Automobilerne skal køre ind i vore Autoriteters Hjærter, og der hører baade en utrolig Energi og en englelig Taalmodighed til at føre Krigen igennem.

Det har vist sig, at Fabrikant *Frederiksen* & Søn i høj Grad er i Besiddelse af disse to Egenskaber. De gaar deres egne Veje, men de gaar dem støt og lige udad imod Maalet. Derfor — om det end gaar langsomt, om end den danske Automobillov hæmmer og lammer al Udvikling paa Automobilindustriens Omraade — naar de dog fremad Skridt for Skridt.

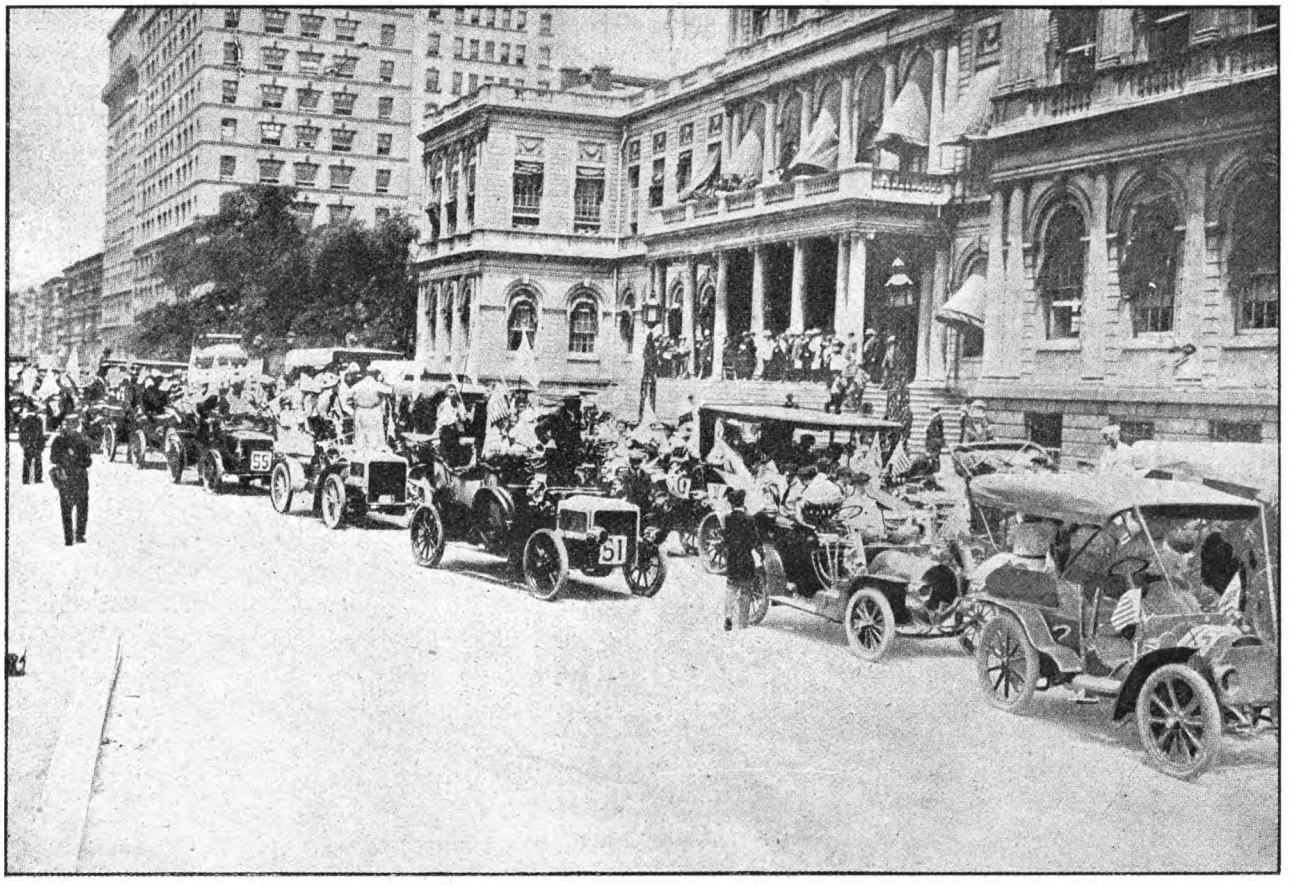
Man mindes sikkert fra disse Spalter den Transportvogn, Fabriken „Anglo-Dane" byggede til Tobaksfabrikant Nobel, en Vogn som nu snart i et Aar Dag ud og Dag ind har gjort sin Tjeneste upaaklageligt og til sin Ejers Tilfredshed og Nytte.

Dette haandgribelige Bevis for Konstruktionens Godhed og Vognens Holdbarhed har nu endelig bragt et andet københavnsk Firma til at følge det givne Eksempel. Brd. *Cloetta* har fornylig modtaget den afbildede Transportvogn, der i alt væsentlig er Mage til Fabrikant Nobel's. Som Vognstyrer benyttes Firmaets tidligere Hestekusk.

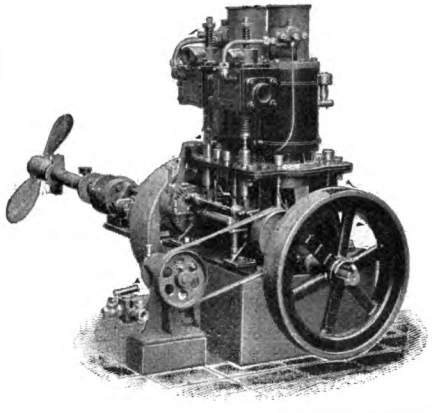
Kan ikke Synet af disse nyttige, sindigt kørende og i en Storstad som Københavns ganske uundværlige Køretøjer, bevæge Justitsministeren til at bøje sig for Tidens Krav og indrømme idetmindste de praktiske Tansportvogne *Ret til at færdes paa Strandvejen fra København til Rungsted* — Hovedbetingelsen for deres Eksistens!

Den engelske Automobilklub

er nu naaet op over det 3000. Medlem. Ved sidste Medlemsoptagelse kom man et godt Stykke op i det 4. Tusinde.



Amerikansk „Børnehjælpsdag". New-Yorker Automobilklubben plejer en Dag hvert Aar at invitere en Del af New-Yorks Waisenhusbørn paa en Automobiltur. I Aar var ikke mindre end 1100 Børn Klubbens Gæster. Vort Billede viser det mægtige Automobiltog i det Øjeblik, det sætter sig i Bevægelse.



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik

DAN

Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

MOTORCYKLE-REMMEN „HOUBEN"

ER ANERKENDT SOM DEN BEDSTE VERVIERS (BELGIEN)

Tegn Abonnement paa

MOTOR

1 Kr. 25 Øre Kvartalet — 20 Øre pr. Nummer

„Nautilus", en ny Motor-Glidebaad.

Paa Seinen er i disse Dage med stort Held prøvet en ny Motorbaad, kaldet „Hydroglisseur". Baaden, hvoraf hosstaaende bringes et Billede, er ganske fladbundet; dens Længde er omtrent 3,5 m., dens Bredde er 0,95 m. Som Drivkraft tjener en

„Nautilus", en ny Motor-Glidebaad.

9 HK Deckert-Motor. Baadens Skrog, som næsten er bygget ganske plant, har neden under paa Midten en Rende, som skal holde Fartøjet i retlinet Bevægelse. Styrehjulet er anbragt foran. Trods den svage Motor skal det ved Forsøgene være lykkedes at opnaa en Hastighed af 57 km. i Timen. Man venter imidlertid med en stærkere Motor at opnaa langt større Hastighed.

I alle Fald er denne Motorbaad meget originalt konstrueret.

Udlejning af Automobiler.

I Paris har der i flere Aar eksisteret et Selskab *„La Location Automobile"*, som giver sig af med Udlejning af Automobiler. Chefen for dette Firma, Ingeniør *H. Blanc Garin* har i *„La Suisse Sportive"* meddelt en Del af sine rige Erfaringer paa dette Omraade, Erfaringer, som sikkert vil være af Interesse for de mange, som med Længsel imødeser en velorganiseret Automobil-Udlejning i vor Hovedstad.

Vi gengiver følgende:

„Foruden de daglige Driftsudgifter, som det er af stor Vigtighed at kende og hvortil hører Udgifterne til Olie, Benzin, Luftringe samt Motorens og Vognens stadige Vedligeholdelse, er der en Udgiftspost, som ret ofte forsømmes af dem, som driver Udlejning af Automobiler, ja vel endog helt glemmes, skønt det er en mægtig Anstødssten for denne interessante Del af vor Industri: jeg mener *Amortisationen.*

Selv om man omtrent nøjagtigt kender de faste Udgifter*), som følger med Driften, saasom Assurance, Skatter, Husleje, Folkehold o. s. v., er der dog en skjult Udgift, som pludselig kommer tilsyne, allerbedst som man troer, at nu skal man til at høste Lønnen for sine Anstrengelser, en Udgift, som ikke formindskes, selv naar Køretøjet øjeblikkelig er ude af Brug: *Amortiseringen* af den Kapital med Renter, som repræsenteres af Automobilet.

Automobilet taber noget i Værdi fra Aar til Aar. Derfor maa Udlejeren, saavel som den private Ejer, gøre Regning paa Køretøjets svingende Værdi,

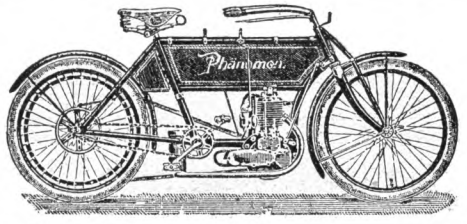
*) *Udgifter for et Automobil, som kører 50 km. om Dagen.*

Faste Udgifter:	frcs.
Amortisation (Kapital & Renter).	7,50
Assurance & Skatter.	2,00
Husleje	1,50
Vognstyrer (Gage & Uniform)	9,00
	ialt 20,00
Kilometer Udgifter:	
Benzin & Olie	6,00
Vedligeholdelse	3,00
Luftringe (Dæk & Slanger).	7,50
	ialt 16,50

Den samlede Udgift pr. Dag bliver altsaa:

36 frcs. 50 ct.

(ca: 26 Kr.)



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

og det sker kun langt hyppigere, end man troer, at man ved at realisere sin Vogn mister den Fortjeneste, man møjsommeligt har samlet sammen Dag for Dag gennem hele Aaret.

Efter vor Mening kan man dog omgaa Vanskeligheden paa to Maader uden at forhøje Lejeafgiften.

Man kan betragte Udlejningen:

1°. som Middel.

2°. som Maal.

Som Middel. — En Mængde Garager, Forhandlere af bestemte Mærker og dem, som giver sig af med at sælge brugte Vogne, lejer ud *pr. Dag* for at bringe Køberen til at bestemme sig for en Vogn — i Parantes bemærket er det det bedste Middel til at undgaa de evindelige gratis Prøveture — eller ogsaa lejer ud *til en Rejse eller for Sæsonen.* I de sidste Tilfælde falder alle Omkostninger paa Turisten: Chauffør, Luftringe, Benzin, Olie o. s. v. ., der fremkommer derved en Netto-Fortjeneste til Amortisering af en Vogn, som er vanskelig at sælge, *fordi den ikke er af bekendt Mærke,* samtidig med at man holder paa Kunden, saa at han køber en Vogn, eller beroliger ham, naar man ikke har kunnet levere ham hans Limousine i Tide „paa Grund af Striken"!

Paa denne Maade driver Handelen i Almindelighed Udlejningsforretningen, idet den kun betragtes som et Lokkemiddel eller som en Biting, der ikke giver nævneværdig eller bestemt paaregnelig Fortjeneste.

Som Maal. — En Del Forhandlere har indset, hvor vanskeligt det vil være at kæmpe imod de store kapitalstærke Selskaber, som monopoliserer „Mærkerne", og derfor har de taget dette Spørgsmaal mere alvorligt, benyttet sig af nogle billige Lejlighedskøb, hvor Vognene allerede var halvt amortiserede, og aabnet en rigtig Udlejningsforretning. Enkelte Privatejere har baaret sig ad paa lignende Maade, enten alene, eller flere sluttede sammen.

Skønt alle disse Forretninger er ganske nye, kan man dog konstatere, at Resultatet uden at være brillant dog, som man siger, „føder sin Mand"; nøjagtige Talangivelser mangler dog.

Provinsgaragerne holder gerne et lille Køretøj paa 8 à 12 HK, udelukkende bestemt for Læger, Dyrlæger, Handelsrejsende, Landjurister, Opkøbere o. s. v., som gerne benytter dette Køretøj for at blive fri for Jernbanernes „Togtider" og de korresponderende Baner, hvor der kun gaar Tog med flere Timers Mellemrum, og som tilsidst sætter En af flere Mil fra det Sted, hvor man skal hen.

Som Kontrol benytter Udlejeren en ganske almindelig Kilometertæller, som simpelthen indregistrerer Antallet af tilbagelagte Kilometre. Derved undgaas al Disput og Misforstaaelse. Den Rejsende kan efter Behag forandre eller forlænge sin Rejse,

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5″. Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

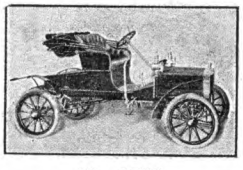
Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

alt som han ønsker det eller Forholdene kræver det, og naar han kommer tilbage, betaler han for de tilbagelagte Kilometre.

Udlejning i Byen.

De første Forsøg med Automobil-Drosker, Faëton Peugeot, med Motor-Forstilling, anbragt paa almindelige Hestedrosker, var hurtig færdige, fordi disse Køretøjer ikke egnede sig til den forlangte Tjeneste, idet de var af en lidet fuldkommen Konstruktion, og navnlig fordi Taksten ikke stod i Forhold til den Strækning, der kunde tilbagelægges f. Eks. i en Time i Sammenligning med Hestedrosken.

Anvendelse af Taksametre paa Droskerne er mere retfærdig; det vil da heller ikke vare længe, inden C^ie^ Générale des petites voitures følger det store Omnibusselskabs Eksempel og sætter et stort Antal Dion-Bouton-Vogne i Drift. Der vil ogsaa blive anvendt en Del Clément-Bayard-Vogne.

Taksten vil blive højere end for Hestedroskerne, dog ikke ret meget. Vi har for Resten allerede i nogen Tid haft et Par Tony-Huber-Peugeot-Drosker i Gang til samme Takst som Hestedroskerne.

Alt i alt kan man sige, at Benzin-Motoren, som nu er blevet elastisk og lydløs, tager Revanche over det elektriske Automobil, som ikke har givet gode Resultater som Udlejningskøretøj, idet det kun lader sig anvende over forholdsvis korte Strækninger og som Luksuskøretøj.

Turist-Udlejning.

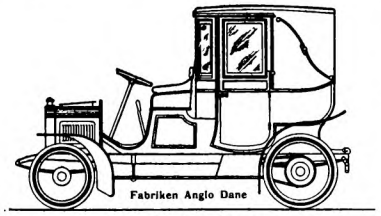
Naar Udlejningen gælder en forud aftalt Rute, bør man fastsætte Prisen efter Vognens Udstyr og Hurtighed, Antallet af ledige Pladser, Vejens Godhed og fremfor alt efter, om man skal køre om Natten. Ved Badestederne tager Turene til Udsigtspunkterne sjældent mere end en, højst to Dage; ud over to Dage er det fordelagtigst at slutte saaledes, at alle Udgifter kommer paa Kundens Kappe, idet Udlændinge som Regel ikke holder af at betale pr. Kilometer. Under alle Omstændigheder vil Kilometertælleren dog give nyttige Oplysninger om Luftringenes Holdbarhed, Benzinforbruget o. s. v.

Man skal ikke vælge alt for tunge og alt for hurtige Køretøjer, thi Luftringen „spiser" Fortjenesten, som den „drikker" Modstanden. Betrækket maa ikke tage for meget imod Smuds; lyse Betræk er ikke indbydende, naar de ikke er rene.

Motorcykle,

vundet i „Motor"s Præmiekonkurrence, kan købes. Henvendelse til Telefon Østerbro 815. Ohlsensgade 14, Ø.

WOLVERINE
Baade-Motorer
fra 3 HK. til 200 HK.
Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med
Petroleum
som med Gasoline.
Elektrisk Tænding — Øjeblikkelig Igangsættelse.
Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige og paalidelige.** Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende
WOLVERINE MOTOR WORKS
VED **H. JACOBSEN**
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.
Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".



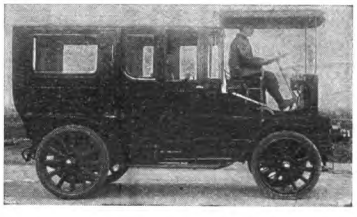
Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE", H. C. Frederiksen & Søn
Roskildevej 39, Kbhvn. F. Telf. Valby Nr. 7.

Dansk Automobilselskab

24 HK. — **Turist-Automobil.** — **12000 Kr.**



11 Personer. — **Ringe Benzinforbrug.** — **12000 Kr.**

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.
Telefon 9879 & 17740 x.
Børsgade 8. — København K.

Foruden Forsikring mod Ulykker paa Tredjemand maa man ogsaa assurere Chaufføren og Passagererne; Forsikring af Vognen er meget dyr, men kan ikke godt undgaas.

Hvilke Krav stiller en Udlejningsforretning?

Hvad enten det er en By- eller Turistudlejning, kræver Forretningen et Personale af Chauffører, som er Firmaet absolut hengivne og som ikke for en Drikkeskilling indlader sig paa Kundens mere eller mindre lunefulde Ideer. De maa behandle Vognene, som om det var deres egne, og de maa køre saaledes, at de skaaner Maskinen og ikke ængster Passagererne. Man maa altid give dem de fornødne Reservedele og Reparationsmidler med.

De Vogne, man anvender, maa egne sig til den særlige Tjeneste. Deres Konstruktion maa være saa simpel og saa stærk som mulig. Man maa huske, at et Udlejningskøretøj altid er haardt engageret og maa have saa faa Stansninger som mulig. Hver Dag, man ligger stille i Sæsonen, er et sikkert Tab.

Paase altid, at Luftringene er stærkt pumpede; Udgifterne til Ringene vokser ellers meget hurtigt.

Hvis Driften kræver mere end fire Vogne, bør man til deres Renholdelse engagere en gammel, paalidelig Hestekusk. Han vil altid være mere omhyggelig for Vognens Lakering, med Kyndighed benytte de forskellige Skind og Svampe og ikke bruge de samme baade til Vognkasse og Hjul.

Naar en Vogn trænger til Eftersyn, bør man i Tide sætte den ud af Drift for at undgaa saadanne Kalamiteter som en sprængt Cylinder, hvis Pumpen er i Uorden, et usædvanligt Slid paa Ringene, hvis Akslen er bøjet o. s. v.

Hvilke Krav stiller Kunderne?

I Almindelighed mener en Kunde, som har lejet et Automobil i maanedsvis, at have Ret til øjeblikkelig at fordre et andet Køretøj i Stedet for det lejede, hvis et Uheld indtræffer. Hvis det virkelig var saaledes, maatte Udlejeren have to Sæt Vogne for at sikre Lejemaalet, hvorved Prisen vilde blive betydelig højere.

Eksemplet fra Hestekøretøjet, hvis Hest bliver syg, eller hvis Vogn gaar i Stykker, kan ikke bruges; thi Prisen for den ene og den anden kan ikke sammenlignes med Prisen for et Automobil. Derfor gør Udlejeren klogt i at bemærke, at det er et Køretøj, han lejer ud, og ikke et Arbejde, han paatager sig at udføre. Dette hindrer jo ikke, at man indrømmer den Fordel at ombytte Køretøjet, saafremt Reparationen tager flere Dage, men man skal altid sikre enhvers Ret.

For Turistture bør man altid forlange en stor Forudbetaling à Conto og helst det hele Beløb, hvis man kan faa det, idet man hellere maa betale en Del af Summen tilbage, hvis Uheld være skal, saa Turen afbrydes paa et tidligere Tidspunkt end forudsat."

Brevkasse.

(I denne Rubrik modtager og besvarer vi Spørgsmaal fra vor Læsekreds).

Vi har modtaget følgende:

„Motor"

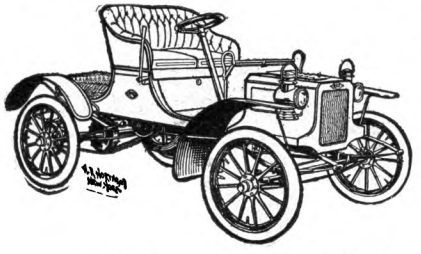
København.

Undskyld min Dristighed, men som meget ivrig Læser af Deres Blad, vil jeg gerne gøre Dem det Forslag: at De benytter Ordet „lovtilladt", i Stedet for „lovbefalet", hvilket sidste maaske kunde forvolde en Begrebsforvirring hos eventuelle Læsere, naar der f. Eks. staar, — „større Hastighed end den lovbefalede." Vor velvise Minister har jo slet ikke tilladt, endsiger befalet noget i Retning af Begrebet Hastighed, naar Spørgsmaalet drejer sig om Kørsel paa Motor.

Deres af Pyriplektoskoris angrebne
P. Sch.

Vi takker for Anvisningen, som vi lover for Fremtiden at følge. *Red.*

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen
„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas
Østerbrogade 6
og
Nørrevold 12.